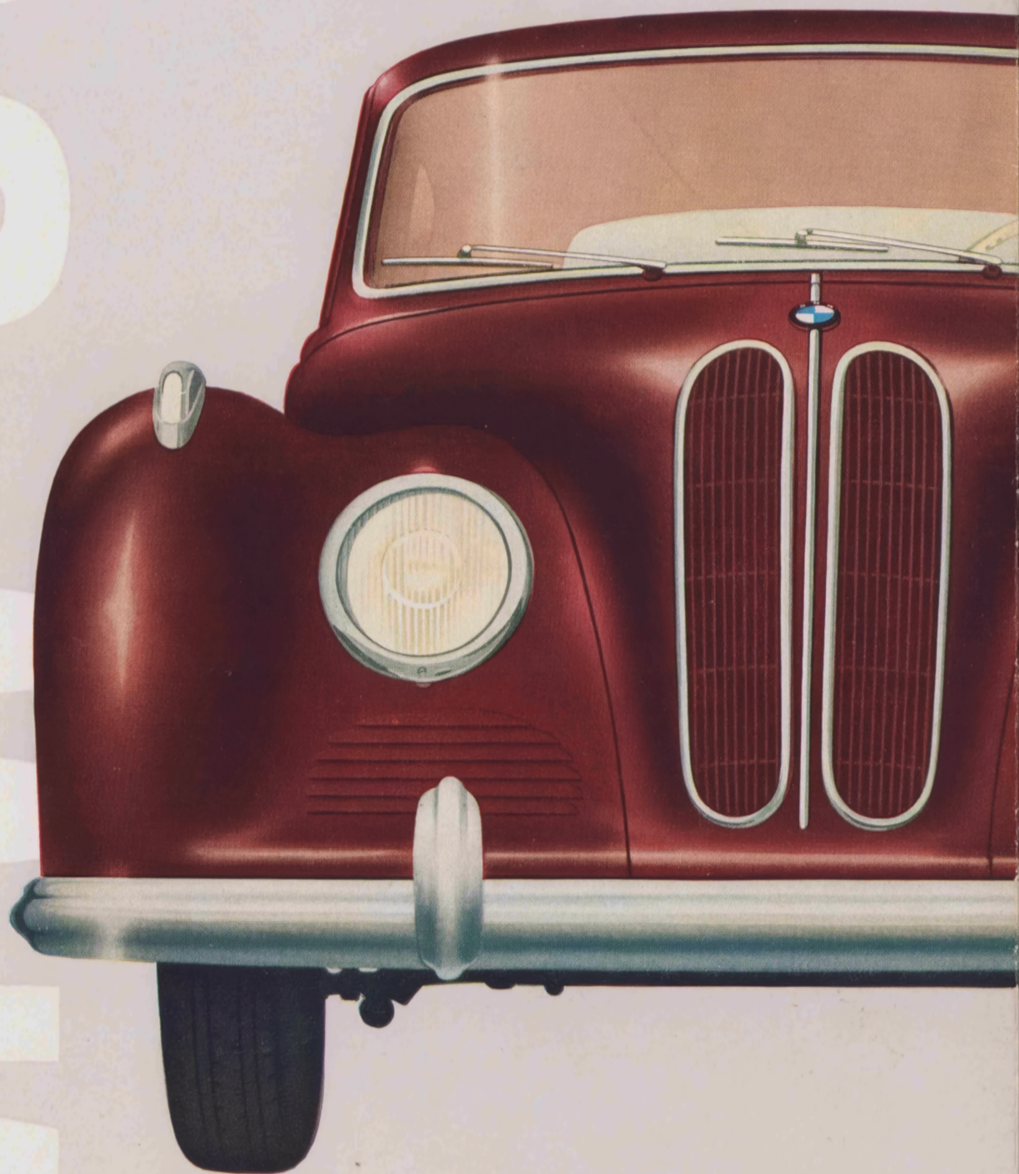
BMW 501

Modell B





BMW 501

Modell B





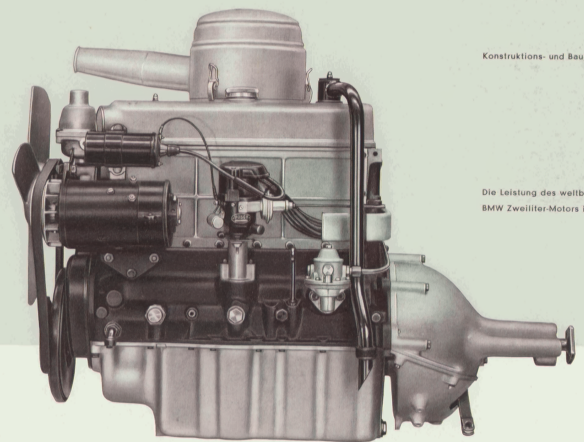
Der Automobilkonstrukteur steht bei jeder Neuentwicklung vor bedeutenden Entscheidungen: Soll er ein schnelles Hochleistungsfahrzeug bauen – er wird dann auf Bequemlichkeit verzichten müssen. Oder soll er einen bequemen Reisewagen entwerfen, dessen Fahrgestell und Lenkung allen Anforderungen an Sicherheit und Stabilität gewachsen sind – Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit müssen darunter leiden. Kommt dazu noch die Forderung, der Karosserie eine repräsentative Form zu geben, die den Wagen für jeden Anlaß »gesellschaftsfähig« macht, so ist die Aufgabe des Konstrukteurs und des Karosseriebauers besonders schwierig geworden.

Der BMW 501 B ist die richtige Synthese. Er ist ein repräsentativer Wagen voll sportlichen Temperaments. Er ist geräumig und bequem wie kaum ein Fahrzeug seiner Klasse. Sein Motor ist jetzt auf 72 PS verstärkt. Er ist im Anzug noch temperamentvoller, in der Spitze noch schneller geworden. Die einzigartige Straßenlage des BMW 501 bedurfte keiner Verbesserung. Seine Lenkung bietet das Äußerste an Sicherheit. Alles in allem, der BMW 501 B ist ein Klassewagen von internationalem Format, der höchste Ansprüche erfüllt.

Technische Daten

Motor	BMW Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor
Leistung	72 PS bei 4400 U/min
Bohrung	66 mm
Hub	96 mm
Hubraum	1971 ccm
Verdichtungsverhältnis	6,8:1
Ventilanordnung	Hängend im Zylinderkopf
Ventilbetätigung	Stößel, Stoßstangen und Kipphebel
Kolben	Leichtmetall mit vier Kolbenringen
Vergaser	Doppel-Fallstrom-Vergaser in Stufenanordnung (2. Stufe setzt automatisch ein) und Starthilfsvergaser
Ölkühlung	Wärmeaustauscher im Kühlwasser des Zylinderblocks
Getriebe	Geräuscharmes Viergang-Getriebe mit schrägverzahnten Rädern und Sperrsynchronisierung
Getriebeübersetzung	1. Gang 4,14:1 2. Gang 2,35:1 3. Gang 1,49:1 4. Gang 1:1 Rückwärtsgang 5,38:1
Schaltung	Lenksäulenschaltung
Hinterachsübersetzung	4,225:1
Rahmen	Kastenrahmen mit Aufbau verschweißt und starken Rohrquerträgern
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit einstellbaren Drehstäben, Teleskopstoßdämpfern, Radführung oben und unten durch Dreieckslenker
Hinterachse	Banjoachse mit Federung durch zwei einstellbare Drehstäbe und zwei Teleskopstoßdämpfer
Fußbremse	Hydraulische Vierrad-Fußbremse, vorn Duplex, hinten Simplex, mit selbsttätiger Nachstellung, Bremstrommel-ø 280 mm, wirksame Bremsfläche 840 qcm
Handbremse	wirkt mechanisch auf Hinterräder
Kraftstoffbehälter	58 Liter Fassungsvermögen, davon 8 Liter Reserve
Gewicht (fahrfertig)	1285 kg
Zulässige Belastung	440 kg
Spurweite	Vorn 1343 mm, hinten 1430 mm
Größte Länge	4730 mm
Größte Breite	1780 mm
Größte Höhe	1530 mm
Radstand	2835 mm
Höchstgeschwindigkeit	145 km/st
Kraftstoffverbrauch	Je nach Fahrweise 10–12 Liter auf 100 km

Konstruktions- und Bauänderungen vorbehalten



Die Leistung des weltberühmten BMW Zweiliter-Motors ist auf 72 PS gesteigert

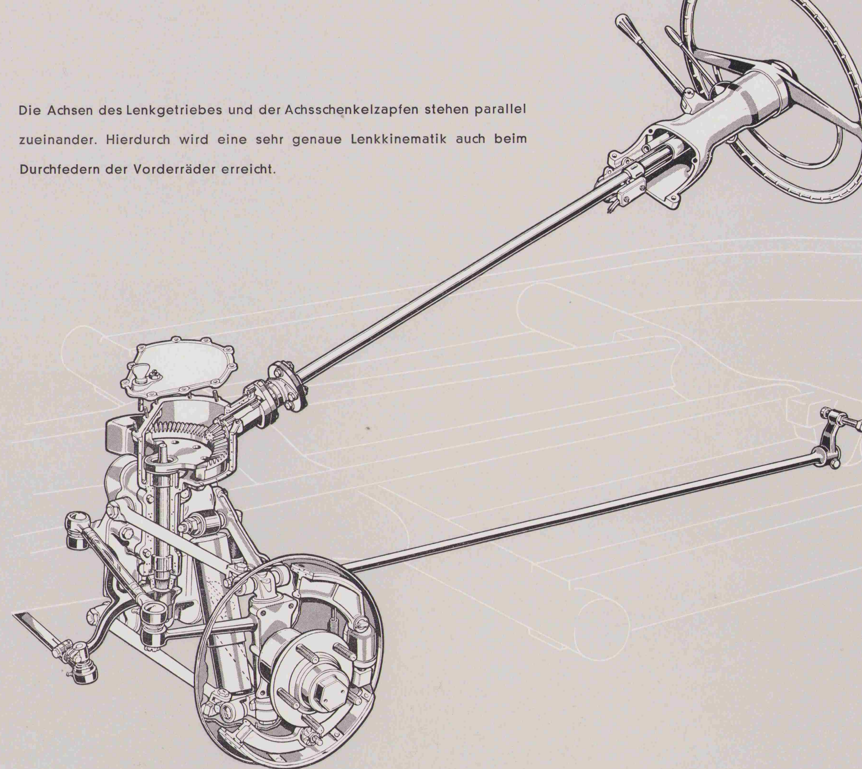
Wirtschaftliches Fahren selbst bei hoher Geschwindigkeit

Ein hochelastischer Sechszylinder-Reihenmotor von 1971 ccm Hubraum mit hängend angeordneten Ventilen, der die Vorzüge tourenmäßiger und sportlicher Laufeigenschaften in sich vereint, dient als Kraftquelle. Die günstige Gestaltung des Verbrennungsraumes ergibt bei einer Verdichtung von 6,8:1 schon bei niederen Drehzahlen ein hohes Drehmoment. Die Anordnung des neuen Doppel-Fallstrom-Vergasers mit zwei Stufen, davon eine automatisch gesteuert, bewirkt bei größter Sparsamkeit eine ausgeglichene Gemischverteilung und schnellen Start auch bei niedrigsten Wintertemperaturen. Der Kraftstoffverbrauch des Zweiliter-Motors liegt nur wenig über 10 Liter auf 100 km bei durchschnittlicher Fahrweise. Nur in dem Bereich sehr hoher Reisedurchschnitte steigert sich der Verbrauch bis auf 12 Liter/100 km. Die Gemischvorwärmung wird thermostatisch geregelt. Die Motorleistung ist auf 72 PS erhöht. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt jetzt 145 km/st.

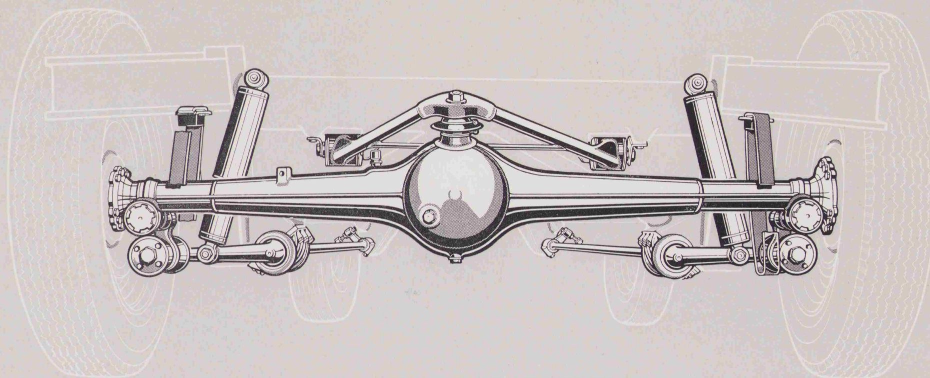
Zielsichere, leichtgängige Lenkung

Vorder- und Hinterräder drehstabgefedert

Beide Vorderräder sind mit Aufhängung und Lenkung je eine selbständige, leicht auswechselbare Baugruppe. Es findet eine Kegelzahnradlenkung Verwendung, die in ihrer Wirkung die bewährte BMW Zahnstangenlenkung noch erheblich übertrifft. Sie gewährleistet ausgezeichneten Kontakt mit der Fahrbahn. Beim Geradeaus- und Kurvenfahren arbeitet die Lenkung ungewöhnlich leichtgängig und zielsicher. Die neuentwickelte Vorderradaufhängung besitzt eine wirkungsvolle Abfederung durch die beiden in der Wagenlängsachse liegenden Drehstäbe. Der zu hoher Verwindungsfestigkeit mit dem Aufbauboden verschweißte Tiefbettrahmen trägt vorn die einzeln aufgehängten Räder, hinten die Starrachse mit Hypoidantrieb. Die in langjähriger Entwicklungszeit ausgereifte Hinterachse besitzt eine vorzügliche Federungs-Charakteristik, die bei jeder Belastung des Wagens das Gefühl gleich guter Federung bei nur sehr geringer Kurvenneigung vermittelt. Die Dämpfung der Federbewegungen erfolgt durch schräg angeordnete Teleskopstoßdämpfer, die keinerlei Wartung bedürfen. Die Verwendung von Drehstäben für die Vorder- und Hinterradfederung wirkt sich günstig auf die Bodenhaftung der Laufräder, die Fahreigenschaften, Spurhaltung und die Straßenlage des Wagens aus. Alle Lagerstellen der Drehstabfederung und der Radaufhängung sind in vollkommener Weise gegen Eindringen von Staub und Wasser geschützt. Die hydraulischen Bremsen mit automatischer Nachstellung sind in ihrer Wirksamkeit weiter verbessert.



Die Achsen des Lenkgetriebes und der Achsschenkelzapfen stehen parallel zueinander. Hierdurch wird eine sehr genaue Lenkkinematik auch beim Durchfedern der Vorderräder erreicht.



Die BMW Starrachse mit Hypoidantrieb wird in ihrer Bewegung exakt geführt. Sie vermeidet Spurveränderungen beim Durchfedern und trägt wesentlich zu den vorbildlichen Fahreigenschaften bei.



Der große

Reisewagen

mit der

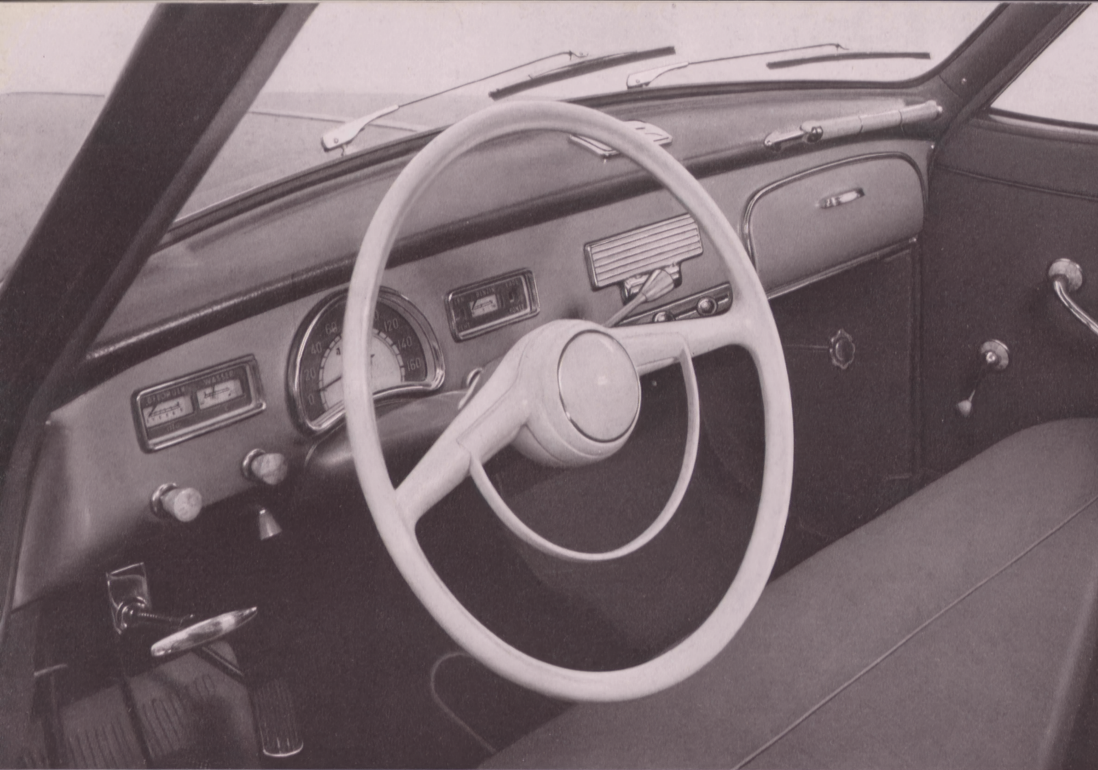
sportlichen

Note...

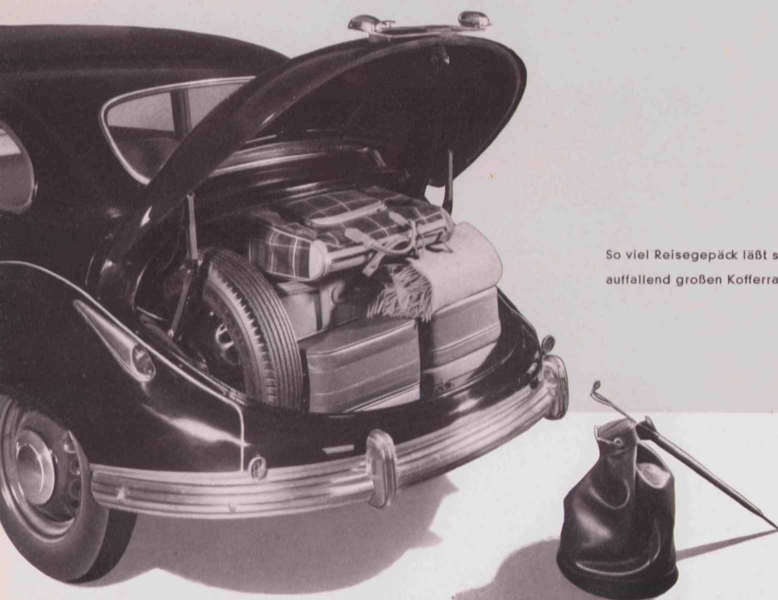


501 B





Die übersichtliche Instrumententafel und das formschöne, handliche Zweispeichen-Lenkrad



So viel Reisegepäck läßt sich in dem
auffallend großen Kofferraum unterbringen

Schönster Wagen
in Bad Neuenahr 1953

Preisgekrönt als schönste Limousine
Gewinner des »Goldenen Kranzes«
4 Goldmedaillen als höchste Auszeichnung
für Eleganz, Formschönheit,
Innenausstattung und Zweckmäßigkeit

Schnellster
auf dem Nürburgring 1953

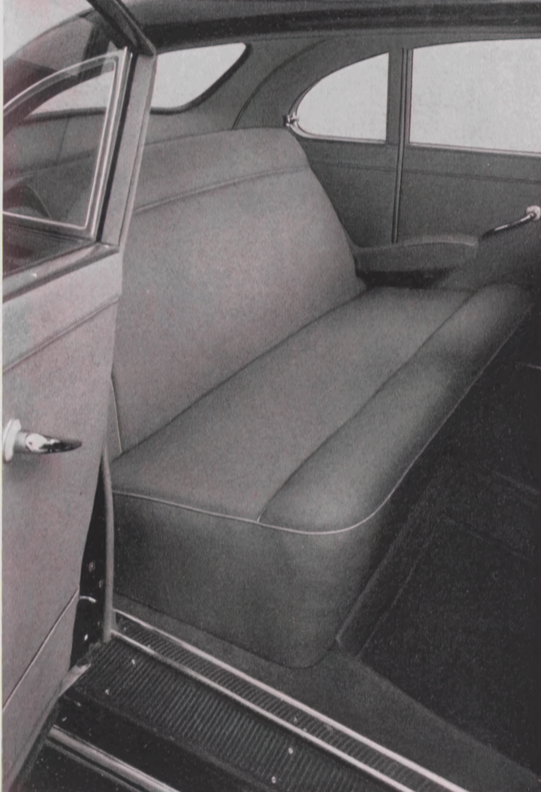
500 km Dauerprüfungsfahrt des ADAC
Klassensieger und Gesamtsieger
Schnellster aller Tourenwagen der
Geschwindigkeitsprüfung
Schnellster aller Tourenwagen der Bergprüfung

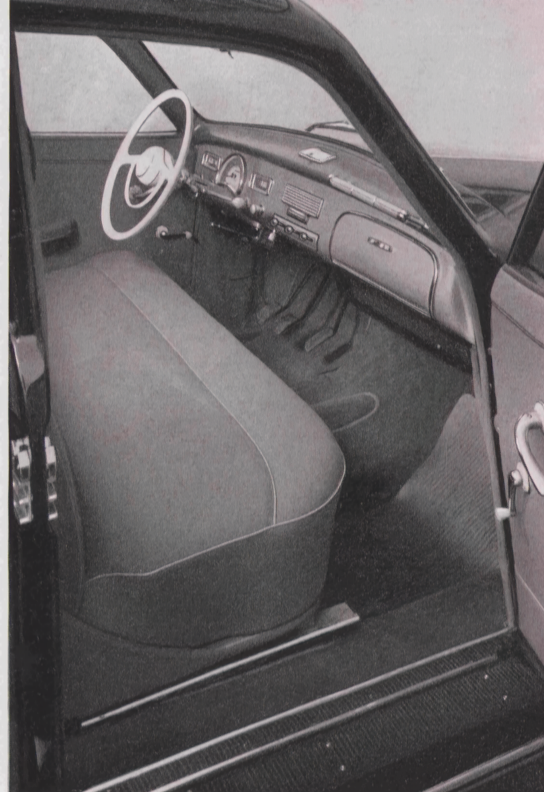
Überlegener Klassensieger
der »Tour de Belgique« 1953

Bei der 24stündigen Langstreckenfahrt
über 1230 km,
der 5. Internationalen Tour de Belgique,
Sieger der Zweiliter-Klasse
gegen stärkste Konkurrenz

Gesamtsieger
der ADAC-Winterfahrt 1954

48 Stunden-Nonstop-Fahrt auf winterlichen Straßen
Größte zurückgelegte Gesamtstrecke
Höchster Fahrdurchschnitt
Höchste Punktzahl
Gesamtsieger aller Fahrzeugklassen





Geräumig wie kaum ein anderer Wagen

Die strömungsgünstige, viertürige Karosserie, bei deren Entwicklung größte Sorgfalt darauf verwendet wurde, sechs Fahrzeuginsassen behaglich Platz zu bieten, entspricht in ihrer Formschönheit und reichhaltigen Innenausstattung neuzeitlicher Automobil-Architektur. Das Wageninnere ist sowohl in der Breite als auch in der Länge von beachtlicher Geräumigkeit. Die durchgehende vordere Sitzbank ist auch während der Fahrt leicht verstellbar. Die breiten, komfortablen Sitze mit Latex-Schaumgummi-Polsterung passen sich korrekt der Körperform an und verstärken das Gefühl wohliger Geborgenheit.

Unbehinderte Sicht nach allen Seiten

Die gewölbte, großflächige Windschutzscheibe ohne Mittelsteg bietet in breiter Fläche ausgezeichnete Sicht. Der rechte Vorderkotflügel ist vom Fahrersitz aus gut sichtbar, wodurch das Fahren und Parken erleichtert wird. Das große Rückfenster gestattet weitreichenden Rückblick. Die voll versenkbaren Seitenfenster sowie die ausstellbaren Fondfenster sind mit Zierrahmen eingefaßt. Aus wohlerwogenen Gründen wurde der Fahrtrichtungsanzeiger in der gebräuchlichen Winkerform beibehalten. Das Zweispeichen-Lenkrad mit Signalring und die automatisch zurückgehende Winkerschaltung an der Lenksäule sind der zweckmäßigen Innenausstattung angeglichen. In der Instrumententafel ist Raum für den Einbau eines Autosupers vorgesehen.

Behaglichkeit im Wageninnern bei jeder Temperatur

Die Beheizung des Innenraumes stellt selbst im kältesten Winter kein Problem mehr dar, nachdem im Kühlwasser des Motors genügend Wärmemengen verfügbar sind. Für den BMW 501 B ist eine Heizung vorgesehen, die unter allen Witterungsverhältnissen eine angenehme Innentemperatur vermittelt. Entfrostung und Heizung sind am Armaturenbrett leicht und voneinander unabhängig regelbar.
Außer der Heizungs- und Lüftungsanlage sind zwei regelbare Frischluftklappen eingebaut, die im Sommer die Zufuhr großer Frischluftmengen ermöglichen. Die Führung der Luft zu den Frischluftklappen erfolgt von der Wagenfrontseite aus über Frischluftfilter in weiten Kanälen, die außerhalb des Motorraumes angeordnet sind, so daß stets saubere, vom Motorraum nicht angewärmte Luft dem Wageninnern zugeführt wird. Die Belüftung, deren Wirkung durch Öffnen der hinteren Ausstellfenster unterstützt wird, ermöglicht selbst an heißen Tagen ein angenehmes und ermüdungsfreies Fahren.

Jeder Schaltvorgang einfach und leicht

Das Getriebe mit schrägverzahnten Rädern besitzt in allen vier Vorwärtsgängen Sperrsynchronisierung und verfügt über äußerste Laufruhe. Die schon bisher überaus leicht, hydraulisch zu betätigende Kupplung wurde durch ein geändertes Übersetzungsverhältnis nochmals verbessert. Durch die Trennung des unter den Vordersitzen liegenden Getriebes vom Motor fällt der Getriebetunnel fort. Das ergibt erhöhte Bequemlichkeit für die vorn sitzenden Fahrgäste. Die Getriebeschaltung erfolgt durch eine besonders leichtgängige Lenksäulenschaltung, die jede Scheu vor dem Schalten schwinden läßt und zu zügiger Fahrweise anregt.

Ungewöhnlich großer Kofferraum

Der von außen zugängliche Kofferraum und die Motorhaube sind verschließbar. Das Ausmaß des Kofferraumes gestattet die Unterbringung fünf großer Normalkoffer sowie des kleinen Reisegepäcks. Das im Kofferraum seitlich stehend angeordnete Reserverad kann mühelos entnommen werden, ohne daß man das Gepäck herausnehmen muß. Der im Wagenheck über der Hinterachse liegende Kraftstoffbehälter besitzt ein Fassungsvermögen von 58 Liter, davon 8 Liter als Reserve. Unterhalb des Fahrersitzes ist der umschaltbare Dreiwegehahn eingebaut. Die Reservemenge reicht also sorglos für die Fahrstrecke bis zur nächstgelegenen Tankstelle.

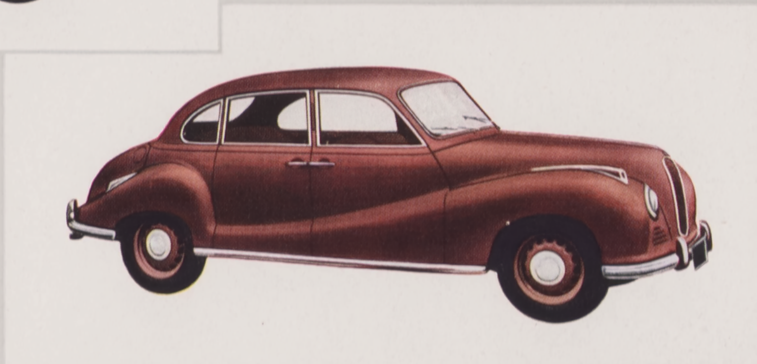
Entwurf dorland München · Druck Passavia Passau · Printed in Germany · Imprimé en Allemagne · W 108 30. 3. 54.



schwarz



grau-grün



maron



grün

BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG MÜNCHEN

Weitere
Einzelheiten
durch: